

Paul Koeßler

Mitschke, Manfred

Veröffentlicht in:
Jahrbuch 1988 der Braunschweigischen
Wissenschaftlichen Gesellschaft, S.285-287



Verlag Erich Goltze KG, Göttingen

Paul Koeßler

* 19.6.1896 † 15.7.1987

Vorgetragen in der Plenarversammlung am 16. Dezember 1988

Von **Manfred Mitschke**

Am 15.7.1987 verstarb Prof. Dr.-Ing. Paul Koeßler im Alter von 91 Jahren in Inzell. Die Braunschweigische Wissenschaftliche Gesellschaft verneigt sich in Trauer und Ehrerbietung vor dem Toten, der seit 1944 der BWG angehörte und in den Jahren 1965–67 ihr Präsident war.

Paul Koeßler wurde am 19.6.1896 in Ingolstadt geboren, studierte an der T.H. München und legte 1922 die Hauptprüfung für Maschinen-Elektroingenieure ab. Er ging danach zur Reichsbahn und wurde 1930 Leiter der Abteilung für elektrische Lokomotiven im Ausbesserungswerk München-Freimann. Damals trat neben die Dampflokomotive die E-Lok. Nach Koeßlers eigenen Worten reparierte er am Tage E-Loks und nachts promovierte er auf Dampflok. 1929 promovierte er an der T.H. München mit der Arbeit „Über Messungen der Flammenstrahlung in Dampfkesselfeueranlagen“.

Während seines Habilitationsverfahrens wurde er am 15.5.1934 an die T.H. Braunschweig auf den „Lehrstuhl für Dampfkessel, Kolbendampfmaschinen und Eisenbahnmaschinen“ berufen. Aus den Unterlagen können wir entnehmen, daß Koeßler von Beginn an die Idee hatte, ein Lehrgebiet für „Landfahrzeuge“ – späterhin „Fahrzeugtechnik“ benannt – aufzubauen. Neben den Vorlesungen „Eisenbahnmaschinen und Elektrische Bahnen“, die zu dem o.g. Lehrstuhl gehörten, begann er schon im WS 34/35 mit „Grundlagen des Landfahrzeugbaues“ und ab SS 35 mit „Kraftfahrzeugen“. Es gab zu dieser Zeit schon Professoren, Lehrbeauftragte oder Privatdozenten für Schienenfahrzeuge und Kraftfahrzeuge an den Technischen Hochschulen Berlin, Danzig, Hannover und München, aber niemand vor Koeßler hatte sich den gemeinsamen Grundlagen der Schienen- und Straßenfahrzeuge gewidmet. Er ging also daran, zunächst einmal die Grundlagen für das neue Lehrgebiet zu schaffen. Die damals bekannte einschlägige Literatur bezog sich überwiegend auf den Motor, vielfach auch auf sportliche und Benutzer-Interessen. Kontakte mit der Industrie waren nicht vorhanden, und auch die Reichsbahnbehörden standen dem Kraftfahrzeug nicht gerade wohlwollend gegenüber und hielten sich daher hinsichtlich einer Unterstützung des Lehrstuhls in dieser Richtung weitgehend zurück. Nur ganz wenigen erschien es plausibel, zwei Gebiete, die als äußerst heterogen betrachtet wurden, unter einer Lehrstuhlbezeichnung zusammenzufassen. Und an eine die Lehrtätigkeit begleitende Forschungsarbeit auf dem Gebiet der Schienen- und Straßenfahrzeuge war aufgrund fast völlig fehlender Mittel zunächst kaum zu denken.

Aber Professor Koeßler gab nicht auf. Was er anstrebte, war ein gemeinsamer Bereich, in dem es nicht um den Fahrzeugantrieb ging, sondern vielmehr um die Erfor-

schung und Lehre der Fahreigenschaften, des Bremsverhaltens, der Zusammenhänge zwischen Rad und Fahrbahn – sei es nun auf der Schiene oder auf der Straße. Jede sich bietende Gelegenheit, Forschungsmittel – auch noch so geringe im Verhältnis zu heutigen Finanzierungen – zu beschaffen, wurde gesucht und wahrgenommen. Sie ergab sich wie so häufig und dieses Mal aus dem Gebiet des Bauwesens heraus: Die Forschungsgesellschaft für Straßenwesen und dort die Arbeitsgruppe „Fahrzeug und Fahrbahn“ plante die Erforschung der Vorgänge zwischen Reifen und Straße mit dem Ziel, kurze Bremswege sicher zu erreichen, sowie Untersuchungen an der Kfz-Bremse, um den Einfluß der Erwärmung der Bremsbeläge festzustellen. Von dort kamen dann die ersten Forschungsaufträge und Professor Koeßler arbeitete über Fahrzeugbremsen, Kraftschluß zwischen Reifen und Fahrbahn, Bremskraftverteilung, Wintergleitschutz und Lenkung von Gleiskettenfahrzeugen. 1937 kamen Forschungsaufträge des Reichs- und preußischen Verkehrsministers über „Bewegungsvorgänge und Fahrzeugbremsen, Schaffung eines fremdstofffreien Bremsbelags“ hinzu. Nun war der Weg frei zur Beschaffung von Versuchseinrichtungen und zur Einstellung von Forschungspersonal.

Aber es dauerte noch bis 1940, ehe Koeßler dem Dekan berichten konnte, „daß mit dem Beziehen der Werkstätten- und Versuchsräume und der Einstellung handwerklicher Arbeitskräfte nunmehr das Versuchsfeld für Fahrzeugtechnik errichtet sei...“. Der Lehrstuhl wurde umbenannt in „Lehrstuhl für Fahrzeugtechnik und Heizflächentechnik“ – dies im gleichen Jahr, als die Fahrzeugtechnik zum Vorlesungspflichtfach im Maschinenbau wurde. Einer der Pioniere der Fahrzeugtechnik hatte sein Zwischenziel, das er sich selbst gesetzt hatte, erreicht.

Bis zu seiner Emeritierung im Jahre 1966 hatte Paul Koeßler über 60 Doktoranden betreut; allein oder auch zum Teil gemeinsam mit anderen veröffentlichte er fast 200 wissenschaftliche Arbeiten, herausragend das „Handbuch für den Kraftfahrzeugingenieur“ (eigentlich nur unter dem Namen Buschmann-Koeßler bekannt, Buschmann für die Motoren, Koeßler für das gesamte Fahrzeug mit seinen Aggregaten zuständig, mit insgesamt acht Auflagen), das „Lexikon der Fahrzeugtechnik“ (Band 12 von Lueger's Lexikon der Technik) und sein letztes, 1985 erschienenes Buch „Grundlagen der Fahrzeugtechnik“. Er war nicht nur der Begründer des heutigen Instituts für Fahrzeugtechnik an der T.H. Braunschweig, sondern dort auch mehrfach Dekan der Abteilung Maschinenwesen und Prorektor sowie Rektor von 1950 bis 1952. Darüber hinaus stellte er seinen vielgefragten Rat und seine fachliche Hilfe vielen ehrenamtlichen Gremien zur Verfügung: Bereits 1937 gründete er die Braunschweiger Gruppe der Automobiltechnischen Gesellschaft (ATG), er war Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Verkehr, Präsident der internationalen Vereinigung der Automobilingenieure (FISITA), Vorsitzender der VDI-Fachgruppe Fahrzeugtechnik (der früheren Automobiltechnischen Gesellschaft), Vorsitzender der VDI-Hauptgruppe „Mensch und Technik“, er war fast 20 Jahre lang Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats des VDI und leitete z.B. auch die Umgestaltung der Abteilung „Landverkehr“ im Deutschen Museum München.

Alles dies wäre bereits Anlaß genug, die große Ingenieurpersönlichkeit, ohne deren Wirken das Entstehen der heutigen Fahrzeugtechnik als Wissenschaft nicht denkbar ist,

den bedeutenden Forscher und Lehrer zu ehren. Hohe Auszeichnungen gelten der Achtung und Anerkennung, die sich Professor Koeßler bei seinen Fachkollegen erworben hat. So erhielt er das Große Bundesverdienstkreuz, den goldenen Ehrenring des Deutschen Museums München, die Ehrenplakette, die Ehrenmedaille und die Ehrenmitgliedschaft des VDI, die Ehrenmitgliedschaft der japanischen Vereinigung der Automobilingenieure (SAEJ) und der italienischen ATA.

Neben diesen Leistungen darf nicht sein fachübergreifendes Engagement vergessen werden. Ausgehend von seinen Vorlesungen „Technik und Ethik“, die er nach dem 2. Weltkrieg hielt, suchte er ganz bewußt von sich aus die Verbindung zu der geistigen Welt der Philosophie und Theologie sowie auch zu den Juristen und Soziologen.

Vieles hierzu hat er in eigenen Veröffentlichungen und vor allem in seinem Buch „Christentum und Technik“ niedergeschrieben. Es ist nicht das einzige Buch, das zu dieser Problematik geschrieben wurde – aber wohl das erste, dessen Autor ein Ingenieur ist.

Sein Streben galt der sinnvollen Integration der Technik in den Lebens- und Wirkungsbereich des Menschen, und der Wunsch, der hinter seiner Arbeit stand, war der, daß die Menschen den rechten Umgang mit der Technik begreifen mögen.

Vor ungefähr zwei Jahren hielt Prof. Koeßler auf der VI. Tagung des Instituts für Fahrzeugtechnik einen Vortrag „Über das Messen“. Er sprach dabei nicht nur fahrzeugtechnische Aspekte an, sondern, wie es seine Art war, auch philosophische.

Sein letzter Satz war: „Daß wir alle irgendwie – und wie der Mensch hoffen darf, auch ‚richtig‘ gemessen werden, dessen bin ich sicher.“

Da Prof. Koeßler ein tief religiöser Mensch war, meinte er sicherlich nicht nur, daß wir Menschen ihn richtig messen. Wir aber können dafür sorgen, daß wir ihn und sein Wirken nicht vergessen.